FRC.41 28887
Case
Fnc
24370

RAPPORT

FAIT

AU NOM DU COMITÉ D'AGRICULTURE ET DE COMMERCE,

Sur la jonction du Rhône au Rhin,

PAR M. REGNAULD-D'EPERCY, Député du Jura.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

A PARIS,
DE L'IMPRIMERIE NATIONALE.
1791.

2 *Septembre.*

THE NEWBERRY LIBRARY

RAPPORT

FAIT

AU NOM DU COMITÉ D'AGRICULTURE ET DE COMMERCE,

Sur la jonction du Rhône au Rhin,

PAR M. REGNAULD-D'ÉPERCY, Député du Jura.

MESSIEURS,

De tous les établiſſemens qui exiſtent, de tous ceux qui vous ont été propoſés juſqu'à préſent en faveur du commerce, tant intérieur qu'extérieur, du royaume, aucun ne vous paroîtra plus important que celui du canal de jonction du Rhône au Rhin.

Votre comité d'agriculture & de commerce, au-

quel vous avez renvoyé l'examen des différens projets qui vous en ont été adreſſés par MM. la Chiche & Bertrand, m'a chargé d'avoir l'honneur de vous en rendre compte.

Ce canal dirigé par la Saône, le Doubs, l'Haleine, la Largue & l'Ill juſqu'à Strasbourg, avec une branche juſqu'à Hunningue, ouvrira une communication de près de quatre cents lieues entre Marſeille & Amſterdam, par *Arles*, *Beaucaire*, *Valence*, *Vienne*, *Lyon*, *Mâcon*, *Châlons*, *Saint-Jean-de-Loſne*, *Dole*, *Beſançon*, *Montbelliard*, *Colmar*, *Strasbourg*, *Mayence*, *Cologne*, &c.

Il joindra auſſi non-ſeulement Bâle & Conſtance, mais Francfort & toutes les villes qui ſont ſur les affluents du Rhin; de ſorte qu'au moyen des canaux de Languedoc, de Charolois & de Bourgogne, qui s'y embranchent, on verra le centre de la France, ſa capitale, ſes trois mers & ſes quatre fleuves, communiquer librement entr'eux, & avec une grande partie de la Suiſſe, de l'Allemagne & des Pays-Bas.

Sa direction, continue du ſud au nord, eſt un avantage unique & le plus précieux que puiſſe avoir un canal auſſi long; car, en parcourant ainſi des climats de plus en plus différens, il fournira une occaſion pepétuelle de commerce & d'échange entre les productions les plus variées de l'art & de la nature.

Il invitera, il forcera même par-tout à en créer de nouvelles. Enfin de tous les bords de la Méditerranée à ceux de la mer d'Allemagne (c'eſt preſque dire d'un pôle à l'autre) il n'y aura aucune denrée, marchandiſe ni richeſſe, quelque étrangère qu'elle ſoit, qui ne vienne s'échanger avec les nôtres, & faire un objet de commerce & d'entrepôt au milieu de notre continent; & ſi le projet dont on s'occupe ſérieuſement en Souabe & en Bavière vient à ſe réa-

liſer, la France aura par ſa navigation intérieure un débouché dans toutes les mers qui environnent l'Europe ; les départemens du Rhin, ceux du Doubs, du Jura, de la Côte-d'Or, où ſe fera la croiſée d'un parallèle & d'un méridien, ſeront auſſi le centre qui liera enſemble les quatre mers & les quatre extrémités de l'Europe . . .

Fut-il jamais d'idée plus grande, plus digne d'un peuple que ſa régénération doit porter aux plus hautes deſtinées !

Une opération de cette importance auroit dû fixer depuis long-temps l'attention & les ſoins du gouvernemenr. En vain a-t-il été fatigué de ſollicitations à cet égard, depuis le commencement de ce ſiècle ; envain la poſſibilité & même la facilité de l'exécution ont-elles été miſes ſous ſes yeux, ſoit par les académies, ſoit par les compagnies de commerce, à l'examen deſquelles les projets en avoient été renvoyés, ſoit par les comptes rendus par les premier preſident & intendant de la ci-devant province de Franche-Comté : tout a été inutile, mais rien en cela qui doive ſurprendre : un objet auſſi éloigné de la capitale, pouvoit-il fixer aſſez fortement & aſſez long-temps l'attention d'un miniſtère ſans ceſſe arrêté par le défaut de moyens pour les dépenſes d'utilité publique, & toujours diſtrait par ſa propre inſtabilité ?

M. la Chiche, ancien chef de brigade au corps royal du génie, brigadier des armées, s'occupa en 1744 de cette grande entrepriſe ; en 1753 il la mit ſous les yeux des miniſtres ; il avoit reconnu la poſſibilité de joindre la rivière du Doubs & celle d'Ill, & en 1764 il en propoſa l'exécution par le moyen d'un privilége & d'une compagnie ; dès-lors il a renouvellé pluſieurs fois ſes ſollicitations, en demandant au moins des ſecours pécuniaires pour travailler à

cet intéreſſant projet, que ſa fortune ne lui permettoit pas de ſuivre ; mais toutes ſes démarches ont été infructueuſes : le miniſtre de la guerre n'ayant pas les canaux dans ſon département, le renvoyoit à celui des finances; le miniſtre des finances, ne pouvant donner ni ordre ni commiſſion à un ingénieur militaire, refuſoit le traitement ou les avances néceſſaires pour ce travail, & appercevant trop d'inconvéniens dans l'octroi d'un privilége, de l'eſpèce ſur-tout pour une compagnie qui n'exiſtoit pas, il n'a jamais cru devoir l'accorder.

La perſévérance de M. la Chiche a donc été infructueuſe & pour lui & pour l'intérêt général ; le gouvernement avoit même entièrement perdu de vue toutes ſes démarches, lorſqu'en 1773 l'académie & l'intendant de Beſançon firent de nouvelles tentatives pour obtenir ce canal. Le 5 ſeptembre de la même année, l'adminiſtration commit M. Bertrand, alors ingénieur en chef en Franche-Comté, pour faire toutes les opérations relatives à cette navigation.

Cette commiſſion fut accordée d'autant plus facilement, qu'elle n'aſſuroit aucun traitement particulier à cet ingénieur réſident ſur les lieux.

Dès lors ce grand projet a ceſſé d'être une vaine ſpéculation ; le nouvel ingénieur s'en eſt occupé ſans relâche, avec zèle & déſintéreſſement : depuis 1774, & dans preſque toutes les années ſuivantes, il a rendu compte de ſes travaux par des mémoires, des devis & des eſtimations préliminaires qui ont été ſucceſſivement examinés & approuvés par les miniſtres : en 1777 il fit imprimer ſéparément & à ſes frais les plan & devis eſtimatif de la partie entre la Saone & le Doubs, parce que c'étoit celle qu'il falloit entreprendre la première ; puis en 1779, il

fournit au conseil une estimation plus détaillée du projet général : de nouvelles difficultés s'opposèrent alors à l'exécution de la partie du canal tracée, tant sur la ci-devant province de Franche-Comté, que sur celle du duché de Bourgogne; en 1780 ces difficultés furent levées par le ministre des finances, & le projet particulier du canal de Dole fut adopté par les États de Bourgogne qui y étoient intéressés pour un tiers de sa longueur : enfin en 1783, le 25 septembre, il fut rendu un arrêt du conseil *qui, renvoyant à des temps plus favorables l'entreprise générale de la navigation du Doubs & de sa jonction avec le Rhin*, ordonna l'exécution de cette partie du canal, comme faisant l'embouchure du canal de Franche-Comté, & en confia la direction au sieur Bertrand.

L'adjudication en fut faite en 1784, pour 610,000 l.; les fonds à fournir annuellement par le trésor royal pour ce premier travail, étoient fixés à 100,000 l.; mais depuis 1786 ils ont été réduits à 50,000 liv., dont une partie a même été détournée pour une construction d'écluses à Gray sur la Saone ; & c'est seulement dans le cours de cette année que le ministre de l'intérieur, pleinement convaincu de l'importance de la navigation, a fait reporter, sur l'état de dépenses des ponts & chaussées, le canal de Dole pour une somme de 100,000 liv., de sorte qu'il s'agit moins aujourd'hui de former une nouvelle entreprise que de continuer un ouvrage déja commencé, dont l'ancien gouvernement avoit renvoyé la perfection à des temps plus favorables.

Ces temps sont enfin arrivés; la France, débarrassée de ses fers, doit se livrer, avec toute l'énergie que donne la liberté, aux grandes vues d'administration.

Mais l'étendue du projet qui vous est présenté, les

avantages immenſes qu'il offre à la nation, pourront peut-être vous faire penſer qu'il entraînera une dépenſe proportionnée : c'eſt ſur quoi votre comité doit vous raſſurer : vous ſerez étonnés d'apprendre que les canaux de Languedoc, de Briare, du Charolois & de Bourgogne ont coûté chacun, ou coûteront plus que celui qui vous eſt propoſé.

La grande utilité de ces canaux, leur longueur, peuvent-elles cependant entrer en parallèle avec celui de jonction du Rhône & du Rhin ?

Suivant l'eſtimation fournie au conſeil en 1779 par M. Bertrand, la dépenſe totale du canal ne devoit pas excéder 10,000,000 l. ; ſa longueur, à la prendre depuis Dole, où la navigation du Rhône va ſe trouver établie, juſqu'à Illfurt où celle d'Ill au Rhin eſt déja praticable, eſt de cent mille cinq cents toiſes, dont ſoixante-quinze mille cinq cents ſur les deux départemens du Jura & du Doubs, en ſuivant la rivière de ce nom, ſept mille ſur la principauté de Montbelliard, en longeant la rivière d'Haleine, & dix-huit mille dans le département du Haut-Rhin, tant ſur les ruiſſeaux de Montreux & de la Largue, que pour le point de partage intermédiaire.

L'évaluation faite par M. Bertrand paroît même devoir excéder la valeur réelle des ouvrages ; il n'a pu y apporter toute l'exactitude néceſſaire, parce que, faute d'autoriſation ſuffiſante, faute ſur-tout de négociation avec le prince de Montbelliard, il n'a pu faire qu'en maſſe les toiſés & nivellemens généraux, tant du canal que des rigoles nourricières, ſans oſer ſe permettre les ſondes, profils & opérations de détail qui ſont cependant indiſpenſables pour fixer poſitivement le point de partage, c'eſt-à-dire, la tête & la partie principale du canal, celle qu'il faut tou-

jours entreprendre la première, & qui, toujours, eſt la dernière achevée.

Il eſt cependant une partie de ce canal dont les moyens d'exécution ſont démontrés & arrêtés d'une manière à-peu-près certaine; les plans & nivellemens en ſont faits, & l'évaluation préliminaire ſe porte à 1,300,000 liv. : c'eſt la navigation du Doubs juſqu'à Beſançon, dans la longueur de trente mille vingt-quatre toiſes, & l'on pourroit, dès-à-préſent, mettre cette partie en adjudication, & y établir des atteliers.

Tel eſt, Meſſieurs, l'état de la navigation dont votre comité a l'honneur de vous entretenir, tel eſt le réſultat des mémoires & projets qui vous ont été adreſſés par MM. la Chiche & Bertrand; celui-ci vous rend compte des opérations auxquelles il a procédé par ordre du gouvernement; il vous ſoumet ſes plans & devis; il vous repréſente la néceſſité de porter la dernière main à cette grande entrepriſe, que l'intérêt national ſollicite de votre zèle pour le bonheur du peuple françois.

Le premier vous offre également le réſultat de ſes travaux; il vous fait une peinture touchante des obſtacles ſans ceſſe renaiſſans que ſon zèle a éprouvés; il attribue à ce même zèle la perte de ſon état, une retraite forcée qui l'a dépouillé du grade de maréchal-de-camp, auquel ſes ſervices lui donnoient droit de prétendre (1); il ſollicite en ſa faveur le droit de priorité & d'invention de cette entrepriſe en général; enfin il prétend que le tracé qu'il indique, & les moyens d'exécution qu'il propoſe, ſont les ſeuls & les

(1) Depuis la rédaction des mémoires de M. la Chiche, cet officier a été rappelé au grade de maréchal-de-camp.

meilleurs à ſuivre : en conſéquence cet officier demande que la direction du projet lui ſoit confiée au moins depuis Dole juſqu'au Rhin, & que les départemens riverains ſoient autoriſés à les diſcuter avec lui le plus tôt poſſible.

Votre comité ne s'arrêtera pas à *diſcuter* les prétentions de M. la Chiche, à vous en préſenter tous les inconvéniens; il ſe contentera de vous obſerver qu'elles ſont proſcrites par la loi du 19 janvier dernier ſur l'organiſation des ponts & chauſſées; & c'eſt en conformité de cette loi qu'il a ſoumis à l'examen d'une commiſſion mixte, compoſée de commiſſaires de l'aſſemblée des ponts & chauſſées, & d'officiers du corps du génie militaire, les mémoires, plans, projets & devis préſentés par Meſſieurs la Chiche & Bertrand.

Cette commiſſion a rendu compte à votre comité, le 28 juin dernier, du réſultat de ſon travail, & je vais avoir l'honneur de vous le ſoumettre.

Les avantages que produira le canal projetté, lui ont paru démontrés, ſoit que l'on conſidère la grande communication qu'il procurera ſous le point de vue militaire, ſoit dans ſes rapports avec le commerce national & étranger.

Les commiſſaires eſtiment que l'on ne peut concevoir dans l'étendue de la France, & même de l'Europe, une entrepriſe d'une utilité plus générale, & que le canal du Languedoc, dont on célèbre avec raiſon les avantages, ne peut lui être comparé.

Que le canal du Rhône au Rhin communiqueroit de Marſeille, où arrivent toutes les productions du levant & du midi, à Amſterdam, qui eſt le magaſin de celles du nord; que par cette voie, elles ſeroient tranſportées de l'un à l'autre de ces deux grands entrepôts, ſans courir aucun haſard, ſans éprouver les

retards, les avaries auxquels elles ſont maintenant expoſées, en traverſant deux détroits dangereux & des mers orageuſes.

Que les bois de conſtruction & de mâture des forêts du Jura & des Voſges arriveront par l'intérieur de la France à Toulon, à Nantes & au Havre, & qu'avec peu de dépenſe, on pourra, en temps de guerre comme en temps de paix, en approviſionner les ports.

Que les marchandiſes & les denrées qui circuleront par cette voie, ne fatigueront plus nos routes, dont l'entretien ſera moins diſpendieux, & qu'elle rendra à l'agriculture & aux autres beſoins de la ſociété une grande quantité d'hommes & d'animaux actuellement employés aux tranſports par terre.

Que ſi l'on conſidère ce projet relativement à la défenſe de l'État, ce canal ayant généralement ſon cours ſur le territoire de la France, & une partie ſe trouvant parallèle aux frontières, ne peut que préſenter un obſtacle aux invaſions de l'ennemi : ſes communications avec l'intérieur & le pourtour du royaume, procureront l'avantage, que l'on ne peut trop apprécier militairement, de faire paſſer de tout l'intérieur du royaume, avec autant de ſecret que d'abondance & de célérité, des troupes, des vivres & des munitions dans toutes les parties qui pourroient en avoir beſoin, ſur-tout ſi l'on exécutoit, en ſuivant la Zorne & la Sarre, un canal de communication entre le Rhin & la Mozelle, ce qui eſt reconnu poſſible & très-avantageux.

Ce projet a encore paru aux commiſſaires d'un grand intérêt militaire, relativement à l'établiſſement d'artillerie qu'il eſt néceſſaire de maintenir à Beſançon, par préférence ſur Auxonne ; 1°. parce que Beſançon jouira très-inceſſamment, à l'égard des commu-

nications navigables de l'intérieur, des mêmes avantages qu'Auxonne, le canal de Dole à Saint-Jean-de-Loſne étant preſque achevé, & les moyens de navigation de Dole à Beſançon par le Doubs, étant prévus, & d'une très-facile exécution ; 2°. parce que les Mont-Jura fourniſſent aux corps de l'artillerie des recrues très-nombreuſes & de la meilleure eſpèce. Et cette ſource précieuſe ſeroit expoſée à tarir dès le moment que ce genre d'émulation ne ſeroit plus ſoutenu par la préſence d'un régiment d'artillerie, & par le ſpectacle animant de ſon école & de ſes manœuvres.

Il ſeroit trop long, Meſſieurs, de vous faire l'énumération de tous les avantages que préſente le rapport des commiſſaires dans l'exécution entière du projet ſoumis à votre déciſion : la facilité de cette exécution leur a également paru évidente.

Par une circonſtance locale infiniment heureuſe, il ſe trouve au Val-Dieu un abaiſſement entre les montagnes du Jura & des Voſges : c'eſt par ce paſſage que ſera établi le point de partage des eaux du canal ; & quelque conſidérable que puiſſe devenir la quantité d'eau néceſſaire à la navigation, il ſera très-facile de l'y amener, de ſorte que ce partage qui, dans tous les projets de ce genre, préſente toujours de grandes difficultés, en offre peu dans celui-ci, & paroît indiqué par la nature pour cette deſtination.

Votre comité ne vous rendra pas compte du vœu particulier des départemens de la Côte-d'Or, du Jura, du Doubs, du Haut & du Bas Rhin, qui vous conjurent de prononcer ſur cette entrepriſe majeure, parce que le vœu de ces départemens étant le vœu général, il ne doit pas vous être préſenté d'une manière iſolée.

Rappelez-vous, Meſſieurs, l'intérêt national qui vous commande impérieuſement de faire jouir l'empire françois des bienfaits de la liberté, en procurant les reſſources honnêtes du travail & de l'induſtrie à tous ceux que la révolution a privés de leur premier état : ne leur laiſſez pas regretter les fauſſes & perfides douceurs de l'eſclavage.

Quelle nouvelle gloire pour vous, ſi, dès la première ſeſſion, triomphans à peine des plus terribles orages & des plus grands embarras, tant en politique qu'en finances, on vous voit déja fonder un pareil monument de ſplendeur & de richeſſes nouvelles, non-ſeulement pour votre patrie, mais encore pour toute l'Europe étonnée & jalouſe d'une auſſi brillante renaiſſance ! . . . Nos voiſins, forcés de nous admirer, & bientôt de nous imiter, accepteront ce nouveau lien civil que nous leur offrirons, comme le gage & le garant du pacte moral par lequel vous deſirez faire une ſeule famille de tous les hommes & de toutes les nations.

Votre comité ſe réunit avec plaiſir aux commiſſaires qui ont donné leur avis ſur les mémoires & projets fournis par MM. la Chiche & Bertrand, pour rendre hommage aux vertus & au zèle de ces deux citoyens.

Le premier, comme j'ai déja eu l'honneur de vous le dire, n'a ceſſé, depuis 1744, de ſuivre cette grande idée : il a fait des ſacrifices de tous les genres, & particulièrement d'une partie de ſa fortune ; la nation doit l'en dédommager, *puiſque ces ſacrifices ont été faits à l'utilité publique* (1).

Le ſecond mérite également la reconnoiſſance de

(1) Article premier du titre premier de la loi du 22 août 1790, concernant les penſions, &c.

la nation : c'eſt par ordre du gouvernement qu'il a travaillé à cet important projet de navigation ; mais il n'a reçu aucune augmentation de traitement, & ſes appointemens n'ont pas ſuffi aux dépenſes qu'il lui a occaſionnées ; il a déja fait un travail immenſe : toute ſon ambition a été d'être utile à l'État ; le plus grand prix qu'il y attache eſt de mériter l'approbation de l'Aſſemblée Nationale, & de concourir à perfectionner une entrepriſe qui doit aſſurer à la France une nouvelle ſource de proſpérité & de richeſſes.

En réſumant les motifs qui ſont la baſe de l'avis de la commiſſion, & qui ont déterminé le projet de décret que votre comité m'a chargé d'avoir l'honneur de vous préſenter, je vous rappellerai, Meſſieurs, le plus briévement poſſible les raiſons qui doivent vous engager à l'adopter.

L'utilité générale de ce canal ne peut être miſe en doute, la facilité de ſon exécution eſt évidemment démontrée ; la dépenſe qu'il occaſionnera, comparée aux avantages immenſes qu'il procurera au commerce & à l'induſtrie, ne peut faire balancer un moment les repréſentans d'une nation commerçante, agricole & induſtrieuſe ; il eſt de leur devoir le plus ſtrict de lui fournir tous les moyens d'augmenter ſes branches de commerce, & de lui ouvrir toutes les routes qui peuvent la rendre floriſſante.

Ce canal coûtera au plus 10,000,000 l. y compris les indemnités aux propriétaires des terreins que que l'on ſera obligé d'y employer : celui de Bourgogne pour la partie qui traverſe la ci-devant généralité de Paris, & qui ſeroit beaucoup moins important ſans celui-ci, doit coûter en totalité au moins 22,000,000 l.

Déja une partie de cette grande navigation eſt commencée, & preſque achevée, entre Dole & St. Jean-

de-Loſne, & par ſuite de St. Jean-de-Loſne à Dijon pour joindre la Saone à la Seine par le grand canal de Bourgogne; tous ces ouvrages reſteroient preſque ſans utilité, ſi le projet général reſtoit ſans exécution.

La commiſſion ainſi que votre comité ont reconnu qu'avant d'entreprendre la navigation du Doubs juſqu'au Rhin par les rivières intermédiaires, il reſtoit encore quelques opérations préliminaires à faire ſurtout dans la partie au-delà de Beſançon, & notamment encore dans les 7,000 toiſes qui traverſent le pays de Montbelliard, opération que l'ingénieur n'a pu faire, faute des négociations néceſſaires avec le prince de Montbelliard; & qui d'autre part peuvent encore être devenues indiſpenſables par les changemens qui ont pu s'opérer depuis la levée des plans faite en 1779.

Ces nouvelles opérations pourront coûter environ 20,000 l. Les réſultats avantageux & économiques qu'elles doivent produire n'ont pas fait héſiter votre comité à vous les propoſer d'après l'avis de la commiſſion, qui les a regardées comme d'une néceſſité abſolue.

Il me reſte encore un mot à dire ſur la demande faite par M. la Chiche de lui confier la direction du travail.

Votre comité rend juſtice à ſon zèle; mais vous avez déja rejeté ſa propoſition par la loi du 19 janvier dernier, & quand même cette loi n'auroit pas été portée, comment pourroit-on confier à un particulier iſolé la conduite d'un ouvrage auſſi important? Quelques talens qu'on lui ſuppoſe, quelque connoiſſance qu'il ait du local, ils diſparoîtront avec lui, & ſon âge avancé ne lui permet pas d'ailleurs l'eſpoir de voir la fin de cette entrepriſe: auſſi il ne peut exiſter aucune difficulté ſur cet objet, & votre co-

mité croit les avoir toutes levées en vous proposant d'accorder à M. la Chiche une indemnité qui lui a paru juste.

D'après cette loi du 19 janvier peut-on renvoyer à d'autre qu'à l'administration centrale des Ponts & Chaussées, l'exécution du Projet ? C'est un Inspecteur qui en est l'auteur ; ce projet est le seul reconnu praticable par la commission : celui de M. la Chiche, au contraire, suivant cette même commission, est opposé à toutes les règles de la navigation ; il rendroit celle du Doubs impraticable, excepté dans les crûes d'eaux ; il est destructeur des usines qui existent sur cette rivière, & qui font la richesse de cette contrée ; il augmenteroit considérablement la dépense, soit par la suppression de celles qui appartiennent à la Nation, soit par les indemnités qui seroient dues aux propriétaires des autres.

Personne enfin ne peut mieux que cet Inspecteur qui en a fait tous les détails, perfectionner ce projet, & en suivre l'exécution, sauf à examiner dans une assemblée mixte des Ponts & Chaussées & du Génie militaire les parties d'ouvrages qui pourront intéresser la sûreté des Places & celle des Frontières.

Votre comité doit encore vous faire observer, en terminant ce rapport, que la dépense de ce canal sera encore infiniment moindre par l'augmentation réelle qu'il donnera aux domaines nationaux dans les départemens qu'il traversera : la certitude seule de voir enfin terminer cet important ouvrage fera naître des spéculations de tout genre.

Les établissemens religieux occupent des emplacemens vastes, commodes & propres à des manufactures & aux magasins qu'exigeroit un commerce plus étendu qu'il ne l'a été jusqu'à présent dans ces départemens. Cette navigation une fois décrétée, les nou-

velles ſpéculations commerciales rendront ces emplacemens infiniment intéreſſans, doubleront & peut-être tripleront l'apperçu de leur valeur, de ſorte que, par l'augmentation du prix de ces domaines nationaux, le tréſor public recouvrera une grande partie des avances que cet établiſſement doit coûter.

Ce ſeroit abuſer de vos momens, Meſſieurs, ce ſeroit ne pas vouloir connoître votre patriotiſme, que de s'attacher davantage à vous démontrer que l'intérêt de la nation entière exige que vous ne tardiez pas plus long-temps à la faire jouir des avantages que cet établiſſement procurera à ſon commerce, tant intérieur qu'extérieur.

Vous ne laiſſerez pas à vos ſucceſſeurs l'avantage d'élever un tel monument à la gloire & à la proſpérité des François.

Par ces conſidérations, j'ai l'honneur de vous propoſer le projet de décret ſuivant.

PROJET DE DÉCRET.

L'Aſſemblée Nationale, oui le rapport de ſon comité d'agriculture & de commerce, décrète ce qui ſuit.

ARTICLE PREMIER.

Les travaux commencés pour établir le canal de jonction du Rhône au Rhin, dans la partie entre la Saone & le Doubs, depuis Dole à Saint-Symphorien, au-deſſus de la ville de Saint-Jean-de-Loſne, ſeront continués juſqu'à leur entière perfection, en conformité & aux termes de l'arrêt du conſeil du 25 ſeptembre 1783.

II.

Le ſurplus dudit canal par les rivières du Doubs, de l'Haleine, la Largue & d'Ill, avec une branche pour joindre le Haut-Rhin, depuis Milhauſen juſqu'à Bâle, par Hunningue, ſera entrepris aux frais de la nation, d'après les plans & devis commencés par le ſieur Bertrand, inſpecteur-général des ponts & chauſſées, enſuite des ordres à lui adreſſés par le gouvernement, le 5 ſeptembre 1773; ſauf néanmoins les corrections & changemens qui pourront être jugés néceſſaires.

III.

Attendu que leſdits plans & devis n'ont pu être faits avec toute la préciſion néceſſaire dans toute l'étendue dudit canal, dont une partie doit traverſer les États du prince-comte de Montbelliard, en ſuivant la rivière de l'Haleine dans une longueur d'environ ſept mille toiſes, il ſera fait fonds par la tréſorerie nationale, ſous la reſponſabilité du miniſtre de l'intérieur, d'une ſomme de 20,000 l., pour l'entière exécution du projet général de ladite navigation, & le roi ſera prié de donner les ordres néceſſaires pour entamer & ſuivre toutes négociations avec le prince-comte de Montbelliard, pour que ladite partie du canal ſoit compriſe dans le projet général de jonction, & que la liberté du commerce & du tranſmarchement y ſoit réciproquement aſſurée.

IV.

Le devis & détail eſtimatif des ouvrages à faire ſucceſſivement par parties & en différens endroits

dudit canal, ſera préſenté par l'adminiſtration des ponts & chauſſées à l'Aſſemblée Nationale légiſlative, qui déterminera chaque année les fonds à y employer.

V.

En ce qui concerne les parties d'ouvrages dépendans dudit canal, qui pourront intéreſſer la sûreté des places ou celle des frontières, les projets en ſeront examinés dans une aſſemblée mixte des ponts & chauſſées & du génie militaire, pour le réſultat de cet examen, porté aux comités militaire & des ponts & chauſſées de l'Aſſemblée Nationale, & ſur le rapport deſdits comités, être ſtatué ce qu'il appartiendra.

V I.

Ce canal ſera dénommé *Canal du Rhône au Rhin.*

V I I.

L'Aſſemblée Nationale charge ſon préſident de témoigner aux ſieurs la Chiche & Bertrand la ſatisfaction de l'Aſſemblée, de leur zèle à avoir ſuivi un projet auſſi important; & attendu que le ſieur la Chiche a fait de grands frais pour ſe procurer les connoiſſances néceſſaires à la perfection de cette entrepriſe, il lui ſera payé, en vertu du préſent décret, par la tréſorerie nationale, une ſomme de 12,000 livres, par forme d'indemnité.